



Von der Wagenbauschule Meißen als erster technischer Lehranstalt für das Kraftfahrzeuggewerbe in Sachsen zur Ingenieurschule für Kraft- und Arbeitsmaschinen „Rudolf Diesel“ Meißen

Günter Naumann

Die Technische Lehranstalt (Abendschule) Meißen

Am Anfang der Technischen Lehranstalt Meißen standen Weiterbildungslehrgänge, die auf Anregung lernbegieriger Abgänger der Städtischen Gewerbeschule Meißen von den Gewerbeoberlehrern Richard Krause und Kurt Scheffler eingerichtet wurden. Zunächst erteilten diese an zwei Abenden in der Woche Unterricht in Algebra, Projektionslehre und Planimetrie. Den Teilnehmern an diesen Kursen genügte dies aber nicht, und

sie regten an, diese Kurse zu einer Schule für die berufsbegleitende Weiterbildung auszubauen. Krause und Scheffler gingen darauf ein und eröffneten zusammen mit vier weiteren Lehrern der Städtischen Gewerbeschule am 1. April 1923 die „Technische Abendschule Meißen“ mit einer Klasse von 55 Schülern. Die Lehrer erteilten den Unterricht ehrenamtlich, was der Rektor der Gewerbeschule, Oberstudiendirektor Dr. Albert Bargmann, tolerierte. Die vier weiteren Lehrer waren Ing. Hahmann, Ing. Weigert, Studienassessor Werner und Gewerbelehrer Zehler.¹

Schüler des Wintersemesters 1928/1929 der Wagenbauschule Meißen mit ihren Lehrern; Schulleiter Richard Krause hat mittig in der vorderen Reihe Platz genommen, ihm zur Rechten wohl Alfred Grötzschel und daneben Erich Busch.
© Günter Naumann, Ansichtskarte R 5555 des Verlags Reinhard Rothe, Meißen

¹ Stadttarchiv Meißen, D 1520.

2 Stadtarchiv Meißen, D 1521.

3 Volkszeitung für Meißen, Riesa, Großenhain, Lommatzsch und Umgebung vom 23. März 1926.

4 Stadtarchiv Meißen, D 1520.

Weil diese sechs Lehrer nicht Träger der Abendschule sein konnten, veranlassten 17 führende Meißner Firmen aus Industrie und Handwerk die am 11. Juni 1923 erfolgte Gründung des Trägervereins „Technische Abendschule Meißen e. V.“. Zum Schulleiter wurde Richard Krause bestellt, zu seinem Stellvertreter Kurt Scheffler.

Die Abendschule stellte sich die Aufgaben, 1.) praktisch tätige Männer aus Industrie und Gewerbe berufswissenschaftlich so auszubilden, dass sie sowohl in der Maschinen-, der Elektro- und in der keramischen Industrie als auch in anderen heimischen Industrien als Werkmeister oder Techniker Verwendung finden konnten, 2.) junge Leute, wie Volontäre usw., für das Studium an einem Technikum vorzubereiten, um ihnen dort die Anfangssemester zu ersparen, und 3.) Werkmeistern und technischen Angestellten Gelegenheit zum Erwerb theoretischer Kenntnisse zu bieten.²

Der Unterricht wurde über vier bzw. sechs Semester erteilt und fand im Anschluss an die volle berufliche Tätigkeit an vier Abenden in der Woche statt. Derartige Abendschulen, die hinsichtlich der Anerkennung ihrer Ausbildung einen schweren Stand gegenüber den entsprechenden „Tagesschulen“ hatten, gab es innerhalb von Sachsen nur noch in Dresden, Leipzig, Plauen und Zittau.³ Begonnen wurde 1923 in Meißen mit der Abteilung Maschinenbau. Weiterhin wurden ab dem 15. Oktober 1923 einsemestrige Werkmeisterkurse angeboten. Am 1. April 1924 kamen die Abteilungen Elektrotechnik und Keramik - einschließlich der Ausbildung von Porzellanmalern - und ab dem Schuljahr 1925/1926 die Abteilung Bauwesen hinzu. Weiterhin wurden zusätzlich zum Unterricht in den genannten Abteilungen Kurse sowie öffentliche Vorträge zu allgemeinen Themen angeboten und Exkursionen in Betriebe organisiert. Für die Durchführung des Unterrichts waren der Abendschule von der Stadtverwaltung Räume in der sogenannten „Roten Schule“ (Meißen, Schulplatz 5), dem Sitz der Städtischen Handels- und Gewerbeschule, kostenlos zur Verfügung gestellt worden, was auch die Übernahme der Betriebskosten beinhaltete. Weil an der Abendschule die ersten Semester einer an einem auswärtigen Technikum angestrebten Ausbildung am Heimatort Meißen (und damit kostensparend) absolviert werden konnten, war die Abendschule für ärmere, aber talentierte und strebsame junge Facharbeiter die einzige Möglichkeit, sich in einem technischen Beruf emporzuarbeiten. Wegen ihrer fundierten

Ausbildung erhielt die Technische Abendschule am 25. August 1926 die ministerielle Genehmigung zur Umbenennung in „Technische Lehranstalt (Abendschule) Meißen“ und am 1. Oktober 1926 konnte der Oberingenieur Ernst Busch, bisher Lehrer am Technikum in Hainichen, als erster hauptamtlicher Lehrer eingestellt werden.⁴

Die Abteilung Automobil-, Karosserie- und Wagenbauschule Meißen der Technischen Lehranstalt

Im Winter 1926/1927 kam im Anschluss an einen Motorenkurs aus Stellmacherkreisen die Anregung, jungen Stellmachern in der Abendschule Gelegenheit zu geben, sich hier jene Kenntnisse anzueignen, die erforderlich sind, um im Kraftfahrzeug- und Karosseriebau tätig zu werden, denn der Werkstoff Holz spielte damals für Kraftfahrzeug-Karosserien noch eine dominierende Rolle. Außerdem wurde der Wunsch geäußert, diese Kurse auch Stellmachern aus ganz Sachsen zugänglich zu machen. Da es in Sachsen damals noch keine Wagenbauschule gab und sich auch Schmiede, Schlosser und Angehörige artverwandter Berufe auf den Kraftwagenbau umstellen wollten, beschloss der Verein „Technische Lehranstalt (Abendschule) Meißen“, der Technischen Lehranstalt eine Abteilung „Automobil-, Karosserie- und Wagenbauschule“ anzugliedern, diese allerdings als Tagesschule, denn im Rahmen einer Abendschule wäre das damit verbundene Unterrichtpensum nicht zu schaffen gewesen. Interessenten sollte die Möglichkeit gegeben werden, sich hier die für den Kraftwagenbau erforderlichen theoretischen und vor allem auch praktischen Kenntnisse anzueignen.⁵

Am 1. April 1927 wurde die Tagesabteilung „Automobil-, Karosserie- und Wagenbauschule Meißen“, im Folgenden als „Wagenbauschule Meißen“ bezeichnet, mit zwölf Schülern in den Räumlichkeiten der „Roten Schule“ eröffnet. Oberingenieur Erich Busch übernahm den größten Teil des theoretischen Unterrichts. Besonderer Wert wurde auf den Erwerb praktischer Fähigkeiten und Fertigkeiten gelegt. Zunächst fand der praktische Unterricht in der Auto-Reparaturwerkstatt von Heyde & Winkler (Meißen, Bahnhofstraße 7) sowie in den Werkstätten des Hillewerkes (Meißen, Jacobistr. 1), des Autohändlers Alfred Thomas (Meißen, Fischer-gasse 14) und des Stellmachermeisters Lehmann (Meißen, Zschendorfer Str. 3) statt. Schließlich gelang es, einen Gebäudeflügel in

der Metallwarenfabrik von Wachter & Schmidt an der Burggrafenstraße 3 zu mieten und dort bis Anfang Oktober 1927 drei Lehr- bzw. Zeichensäle sowie eine Lehrwerkstatt für Karosseriebau und eine Lehrwerkstatt für Metallbearbeitung/Autoreparaturen einzurichten, sodass jetzt sowohl der theoretische als auch der praktische Unterricht in die eigenen Räumlichkeiten an der Burggrafenstraße verlegt werden konnte.

Damit war die Wagenbauschule Meißen jetzt die einzige Wagenbauschule in Deutschland, die über eigene Werkstätten verfügte, sodass die 24 Schüler im Alter von 18 bis 26 Jahren, die im Wintersemester 1927/1928 an der Wagenbauschule Meißen ihre Ausbildung aufnahmen, aus ganz Deutschland kamen. Die Wagenbauschule Meißen fand auch in den folgenden Jahren guten Zuspruch. So lernten im Sommersemester 1928 an der Wagenbauschule im 1. Semester 37, im 2. Semester 16 und im 3. Semester 7 Schüler, im Sommersemester 1929 waren es im 1. Semester 29, im 2. Semester 21 und im 3. Semester 4 Schüler, im Wintersemester 1929/1930 im 1. Semester 43, im 2. Semester 12 und im 3. Semester 16 Schüler.⁶

Gleichzeitig mit der Fertigstellung der Unterrichtsräume und der Werkstätten hatte man am 1. Oktober 1927 als zweiten hauptamtlichen Fachlehrer Alfred Grötzschel eingestellt. Dieser war bisher als Lehrer an der Wagenbauschule in Köthen tätig und übernahm als gelernter Stellmacher und Fachmann für Karosseriebau den Fach-, Zeichen- und Konstruktionsunterricht im Karosseriebau. Am 1. Oktober 1928 wurden weitere drei hauptamtliche Lehrer eingestellt. Dies waren Ing. Bergmann für den Konstruktionsunterricht und die Leitung der Werkstatt für Metallbearbeitung, Paul Altnickel für den Zeichenunterricht im 1. Semester der Karosseriebauschule und die Leitung der Lehrwerkstatt für Karosseriebau sowie Ing. Martin Hertrampf für den praktischen Unterricht für die Autoreparatur. Am 1. April 1929 wurde Ernst Köhler als Assistent für den Konstruktionsunterricht angestellt. Am 31. Dezember 1929 schieden Ernst Köhler, am 31. Januar 1930 Martin Hertrampf und am 31. März 1930 Paul Altnickel aus dem Lehrkörper der Wagenbauschule aus, ebenfalls am 31. März 1930 Erich Busch, der ab jetzt nur noch in der Abendschule unterrichtete.⁷ Diese Personalwechsel mögen vor allem mit der finanziell unsicheren Lage der Wagenbauschule Meißen im Zusammenhang gestanden haben.

In der Abteilung Karosserie- und Fahrzeugbau mit 42 Wochenstunden (dazu als Wahlfächer Flugzeugbau mit zwei sowie Boots- und Schiffsbau mit einer Wochenstunde) konnte nach zwei Halbjahren das Karosserietechnikerzeugnis und nach drei Halbjahren das Reifezeugnis für Fahrzeugbau erworben werden. In der Abteilung Kraftfahrzeugbau und -reparatur mit ebenfalls 42 Wochenstunden (dazu als Wahlfächer Flugzeugbau mit zwei Wochenstunden, Bootsbau mit einer Wochenstunde und Motorenkonstruktion mit drei Wochenstunden) konnte nach zwei Halbjahren das Werkmeisterzeugnis und nach drei Halbjahren das Reifezeugnis erworben werden. Weiterhin gab es noch eine Meisterschule für Karosserie- und Wagenbau bzw. Kraftfahrzeugreparatur, die mit jeweils 42 Wochenstunden über nur ein Halbjahr lief und mit der Meisterprüfung abschloss.⁸ Die Schüler der Wagenbauschule Meißen konnten darüber hinaus auch noch die Lehrveranstaltungen der Abendschule in Maschinenbau und Elektrotechnik belegen, sodass eine umfassende Ausbildung gewährleistet war. Die Wagenbauschule verfügte seit 1930 außerdem noch über eine eigene Fahrschule.⁹

Während sich die Abendschule vor allem auch durch den selbstlosen, oft mit Gehaltseinbußen verbundenen Einsatz der Lehrer finanziell immer getragen hatte, waren mit der Angliederung der Wagenbauschule an die Technische Lehranstalt ernsthafte finanzielle Probleme aufgetreten. So hatten die Kosten zur baulichen Herrichtung sowie zur Einrichtung der Unterrichtsräume und der Werkstätten für die Wagenbauschule 15.200,- RM betragen. Die Finanzierung erfolgte durch eine Beihilfe des Wirtschaftsministeriums, vermittelt durch den Landesverband sächsischer Wagenbauer- und Stellmachermeister, in Höhe von 4.000,- RM, ein zinsloses Darlehen der Stadt Meißen in Höhe von 3.500,- RM ein Darlehen von 5.000,- RM durch Obering. Erich Busch sowie ein Darlehen von 1.000,- RM durch Gewerbeoberlehrer Kurt Scheffler und für den Rest durch Bankkredite. Hinzu kamen gespendete Maschinen und Lehrmittel im Wert von 4.000,- RM.¹⁰ Auch hier kam zum Ausdruck, dass die Wagenbauschule Meißen, wie bereits schon die Abendschule, ohne das selbstlose persönliche Engagement der Lehrer nicht zum Laufen gekommen wäre.

Auch in den folgenden Jahren blieb die Finanzierung der Technischen Lehranstalt stets problematisch. So bestanden die Einnahmen neben den geringen Beiträgen der

5 Stadtarchiv Meißen, D 1521.

6 Stadtarchiv Meißen, D 1520.

7 Stadtarchiv Meißen, D 1521.

8 Technische Lehranstalt für Fahrzeugtechnik Meißen, Lehrprogramm mit Stand vom 1. Januar 1930; Broschüre mit 22 Seiten, 6 Abb.

9 Stadtarchiv Meißen, D 1521.

- 10 Stadtarchiv Meißen, D 1520.
- 11 Technische Lehranstalt für Fahrzeugtechnik Meißen, Lehrprogramm mit Stand vom 1. Januar 1930; Broschüre mit 22 Seiten, 6 Abb.
- 12 Stadtarchiv Meißen, D 1520.
- 13 Stadtarchiv Meißen, D 1521.
- 14 Stadtarchiv Meißen, D 1521.
- 15 Stadtarchiv Meißen, D 1521.
- 16 Stadtarchiv Meißen, D 1521.
- 17 Technische Lehranstalt für Fahrzeugtechnik Meißen, Lehrprogramm mit Stand vom 1. Januar 1930; Broschüre mit 22 Seiten, 6 Abb.

Vereinsmitglieder im Wesentlichen nur aus den Schulgeldern, die zum Beispiel für das Sommersemester 1928 mit 80 Abend- und 35 Tageschülern insgesamt 10.300,- RM betragen, und zwar je Abendschüler 50,- RM bzw. je Tagesschüler in der Wagenbauschule 180,- RM. Je Schüler der Wagenbauschule wurden außerdem noch je Semester eine Aufnahmegebühr von 5,- RM erhoben, eine Werkstattgebühr von 10,- RM, eine Versicherungsgebühr von 5,- RM sowie im Winterhalbjahr 15,- RM für Heizung und Beleuchtung. An Prüfungsgebühren fielen 5,- RM für die Semesterprüfung, 10,- RM für die Karosserietechniker- bzw. Meisterprüfung und 15,- RM für die sog. Reifeprüfung an.¹¹ Die Ausgaben für das Sommersemester 1928 beliefen sich für die Lehrer auf 6.900,- RM, und zwar monatlich für Erich Busch 400,- RM, für Alfred Grötzschel 250,- RM, für einen Aushilfslehrer 300,- RM und für die nebenamtlichen Lehrer insgesamt 200,- RM. Hinzu kamen Ausgaben von 1.500,- RM für Verwaltung, Reklame sowie Schreibarbeiten und 1.200,- RM für die Miete. Die Ausgaben beliefen sich also auf insgesamt 9.600,- RM.¹² Für die Rückzahlung der aufgenommenen Darlehn und Bankkredite blieb da nur ein geringer Spielraum. Eine weitere Beihilfe durch das Wirtschaftsministerium in Höhe von 5.000,- RM war an die Bedingung gebunden, dass die Stadt die Verwaltung der Technischen Lehranstalt übernimmt, was jedoch nicht erfolgte. So musste man sich nach anderen Finanzierungsquellen umsehen und kaufte zum Beispiel 1929 fünf stark reparaturbedürftige Kraftfahrzeuge, die man nach der in den eigenen Werkstätten durchgeführten Reparatur wieder gewinnbringend verkaufte.¹³

Das Ende der Automobil-, Karosserie- und Wagenbauschule Meißen

Im Jahre 1930 hatte das Wirtschaftsministerium eine Beihilfe von weiteren 10.000,- RM zugesagt und 3.000,- RM als Vorschuss ausgezahlt. Die Auszahlung der restlichen 7.000,- RM scheiterte schließlich an der strikten Weigerung der Stadt Meißen, die Wagenbauschule Meißen in die städtische Trägerschaft zu übernehmen. Wegen finanzieller Schwierigkeiten beschloss der Verein „Technische Abendschule Meißen“ am 8. Juli 1930 seine Liquidation, die aber nicht zum Abschluss gebracht werden konnte. Stattdessen musste am 28. Juli 1930 das Konkursverfahren eröffnet werden. Der Schulbetrieb wurde noch bis 1. Oktober 1930 weitergeführt.¹⁴

Vorausschauend hatte der Verein Technische Abendschule Meißen e. V. bereits 1929 Verbindung zum Reichsverband des Kraftfahrzeughandels- und -gewerbes e. V. aufgenommen, der damals in Deutschland noch keine eigene Fachschule für das Kraftfahrzeug-Reparaturgewerbe unterhielt und am Ausbau der Meißner Wagenbauschule zu einer Fachschule des Reichsverbandes Interesse bekundete. Im Ergebnis dieser Kontakte war es am 13. Januar 1930 in Dresden zur Gründung des Vereins „Fachschulverein Meißen für Kraftfahrzeug-Gewerbe, Karosserie- und Wagenbau e. V.“ gekommen, der als leistungsstarker Trägerverein am 1. Oktober 1930 die Technische Lehranstalt Meißen mit den beiden Abteilungen Wagenbauschule Meißen und Technische Abendschule für Maschinenbau, Elektrotechnik sowie Keramik übernahm und weiterführte. Gründungsmitglieder des Fachschulvereins waren der Reichsverband des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes e. V. Berlin, die Freie Kreis-Innung für das Kraftwagen- und Motorfahrzeug-Reparaturgewerbe Dresden, der Landesverband sächsischer Wagenbauer- und Stellmachermeister Dresden, der Meißner Allgemeine Kraftfahr-Club (ADAC) e. V. Meißen, der Verein Technische Abendschule Meißen e. V., der Gewerbeverein Meißen, der Verein „Ehemalige Schüler der Technischen Lehranstalt Meißen“, der Meißner Sportflieger-Club und die Technische Lehranstalt Meißen.¹⁵

Die Stadt Meißen lehnte es aus Kostengründen mit Stadtratsbeschluss vom 4. April 1930 ab, dem Fachschulverein beizutreten.¹⁶ Nach der Übernahme durch den Fachschulverein am 1. Oktober 1930 führte die Wagenbauschule Meißen die Bezeichnung „Technische Lehranstalt für Fahrzeugtechnik Meißen“.¹⁷ Der Fachschulverein löste sich wegen finanzieller Probleme auf Beschluss der Mitgliederversammlung vom 19. März 1932 auf. Die Abteilung Wagenbauschule Meißen der Technischen Lehranstalt wurde am 1. April 1932 als „Fachschule für Fahrzeugtechnik, Inh. A. Grötzschel, Meißen“ (Burggrafenstraße 3) privatisiert und am 1. Juli 1934 durch Alfred Grötzschel um eine Fahrschule erweitert.¹⁸ Spätestens nach dem Krieg hat Alfred Grötzschel an der Burggrafenstraße 3 nur noch eine Wagenbau- und Karosseriewerkstatt betrieben. Die Gebäude der einstigen Metallwarenfabrik Wachter & Schmidt an der Burggrafenstraße 3 (heute Höroldtstraße 3), in dem die Wagenbauschule Meißen untergebracht war, bestehen derzeit noch, sind jedoch leergezogen und in ruinösem Zustand.

Die Technikerschule Meißen

Die Abendschule, die sich immer selbst getragen hatte, wurde am 1. April 1932 in die Städtische Gewerbeschule als Abteilung „Technische Abendschule Meißen“ eingegliedert. Die Kurse begannen am 3. Mai 1932 in den Räumlichkeiten der Städtischen Gewerbeschule an der Hafestraße.¹⁹ An der Technischen Abendschule Meißen wurden auch weiterhin Facharbeiter zu Meistern und Technikern qualifiziert. Lehrer an der Technischen Abendschule waren Obering. Erich Busch und Ing. Max Reppe.²⁰ Im Jahr 1935 übernahm übrigens Richard Krause die Leitung der Städt. Gewerbeschule.²¹

Ab Ostern 1940 gab es neben der Abendschule auch noch eine Tagesschule. Mit ministerieller Genehmigung vom 14. September 1940 erfolgte die Umbenennung der Technischen Abendschule Meißen in „Technikerschule Meißen, Fachschule für Maschinenbau und Elektrotechnik“.²²

Nach dem Krieg wurde die Technikerschule Meißen als erste in Sachsen wiedereröffnet und die Zahl der Auszubildenden hatte sich auf etwa 40 im Jahr verdoppelt.²³ Um die Technikerschule weiter auszubauen, bemühte sich die Stadt bereits 1946 um die Bereitstellung zusätzlicher Räumlichkeiten, denn die fünf Klassen der Technikerschule wurden in der Oberschule (Kändlerstr. 1) unterrichtet, was wegen Platzmangels zu Unzuträglichkeiten geführt hatte. Vor allem aber fehlten die für eine praktische Ausbildung erforderlichen Werkstätten bzw. Labore.²⁴ Am 3. Februar 1951 wurde Ing. Kurt Hecht zum Leiter der Technikerschule berufen.²⁵ Dies erfolgte im Hinblick auf die bevorstehende Überleitung der Technikerschule in eine Ingenieurschule.

Die Ingenieurschule für Kraft- und Arbeitsmaschinen „Rudolf Diesel“ Meißen

Am 13. Februar 1951 fiel in Berlin auf ministerieller Ebene die Entscheidung für den Neubau einer Ingenieurschule für Kraft- und Arbeitsmaschinen in Meißen.²⁶ Der erste Spatenstich erfolgte bereits knapp vierzehn Tage später am 25. Februar 1951 im Beisein von 160 Studenten. Unmittelbar darauf rollten im Rahmen eines Arbeitseinsatzes der Studenten die ersten mit Bodenaushub gefüllten Loren über die Feldbahngleise.²⁷ Am 30. September 1951 wurde im ersten Bauabschnitt der Ostflügel des Lehrgebäudes mit der Heizungsanlage für das gesamte künftige Objekt fertiggestellt; vor allem aber enthielt der Ostflügel



sechs Hörsäle, sodass jetzt mit dem Lehrbetrieb am neuen Standort begonnen werden konnte.²⁸ Von der Technikerschule waren auch Kurt Hecht als Direktor und Erich Busch als Dozent an die Ingenieurschule übernommen worden.

Am 2. Mai 1954 fand im zweiten Bauabschnitt das Richtfest für den Westflügel des Lehrgebäudes statt.²⁹ Ende März 1955 erfolgte im 3. Bauabschnitt die Fertigstellung des Internatsgebäudes für 90 Studenten, das außerdem einen Kulturraum und eine Küche zur Versorgung von 800 Personen aufnahm.^{30 31} Weitere wichtige Neubauten waren das Laborgebäude (offiziell übergeben 1957), das Mehrzweckgebäude mit Werkstatt, Zeichensaal, Sporthalle, Mensa und Küche (erbaut 1975/1976) und ein weiteres Internatsgebäude (erbaut 1984) für die Unterbringung von 528 Studenten.^{32 33 34}



Die Ingenieurschule für Kraft- und Arbeitsmaschinen Meißen im Jahre 1956

© Günter Naumann

18 Stadtarchiv Meißen, D 1517.

19 Volkszeitung vom 2. Mai 1932.

20 Adreßbuch Meißen-Stadt und Vororte 1935.

21 Adreßbuch Meißen-Stadt und Vororte 1935.

22 Stadtarchiv Meißen, D 3179.

23 Der Weg zum Ingenieur. Informationsbroschüre der Fachschule für Kraft- und Arbeitsmaschinen Meißen, Meißen 1958.

24 Sächsische Zeitung vom 15. Oktober 1954.

25 Schreiben des Ministeriums für Schwerindustrie der DDR vom 2. Februar 1951 an Kurt Hecht, wonach dieser mit Wirkung vom 3. Februar 1951 als Leiter der Technikerschule Meißen eingesetzt wird.

26 Verwaltungsarchiv der Stadt Meißen, 1147b.

27 Sächsische Zeitung vom 2. März 1951.

28 Sächsische Zeitung vom 26. September 1951.

29 Sächsische Zeitung vom 24. Mai 1954.

30 Sächsische Zeitung vom 24. März 1955.

31 Der Weg zum Ingenieur. Informationsbroschüre der Fachschule für Kraft- und Arbeitsmaschinen Meißen, Meißen 1958.

32 Sächsische Zeitung vom 2./3. Oktober 1976.

33 Sächsische Zeitung vom 13. September 1984.

34 Sächsische Zeitung vom 22./23. Februar 1986.

Kurt Hecht, Direktor der Ingenieurschule für Kraft- und Arbeitsmaschinen Meißen

© Günter Naumann

- 35 Sächsische Zeitung vom 2. Oktober 1961.
- 36 Sächsische Zeitung vom 10. März 1952.
- 37 Der Weg zum Ingenieur. Informationsbroschüre der Fachschule für Kraft- und Arbeitsmaschinen Meißen, Meißen 1958.
- 38 Sächsische Zeitung vom 15. Oktober 1954.
- 39 Sächsische Zeitung vom 6. September 1957.
- 40 Persönliche Mitteilung von Manfred Wünsche.
- 41 Der Weg zum Ingenieur. Informationsbroschüre der Fachschule für Kraft- und Arbeitsmaschinen Meißen, Meißen 1958.
- 42 Meißner Wochenspiegel vom 28. Dezember 1961.
- 43 Naumann, Günter: Meißner Chronik 1989-1996, Meißen 1996.
- 44 Müller-Enbergs, Helmut; Wielgohs, Jan; Hoffmann, Dieter: Wer war Wer in der DDR, Berlin 2000/2001. Der Hinweis, dass Ziller im Turbowerk Meißen gearbeitet hat, ist hier nicht enthalten.
- 45 Naumann Günter: Chronik 1992-2017 Hochschule (FH) und Fortbildungszentrum Meißen, Meißen 2017.
- 46 Naumann, Günter: Meißner Chronik 1989-1996, Meißen 1996.
- 47 Naumann Günter: Chronik 1992-2017 Hochschule (FH) und Fortbildungszentrum Meißen, Meißen 2017.
- 48 Naumann, Günter: Meißner Chronik 1989-1996, Meißen 1996.

Kurioserweise hatte man auf dem Gelände der Ingenieurschule 1961 auch noch ein professionell ausgestattetes Freibad mit einem Schwimmbecken von 12 m x 25 m angelegt; offiziell war es aber kein Freibad, sondern ein Kühlwasserreservoir für das Maschinenlabor.³⁵ Bereits im Februar 1952 hatten die ersten 109 Ingenieure ihre Ausbildung abgeschlossen, und zwar 37 Ingenieure für Elektrotechnik und 72 für Maschinenbau, die nach der Techniker Ausbildung an der Technikerschule Meißen über ein Aufbausemester den Ingenieur-Abschluss erlangt hatten.³⁶ Ab 1952 gab es auch noch eine Abteilung Fernstudium mit 350 Studenten.³⁷ Bis Oktober 1954 wurden 224 Ingenieure in den Fachgebieten Kolbendampfmaschinen, Dampfturbinen, Dieselmotoren usw. ausgebildet.³⁸

Am 4. September 1957 wurde der Ingenieurschule der Ehrentitel „Rudolf Diesel“ verliehen und man enthüllte in der Eingangshalle des Lehrgebäudes eine Tafel aus Böttgersteinzeug mit dem Porträt von Rudolf Diesel in Halbreleiefarstellung, geschaffen von Manfred Wünsche, Modelleur im VEB Staatliche Porzellanmanufaktur Meißen. Dies erfolgte im Beisein von Dr. Eugen Diesel, dem in Bayern lebenden Sohn des Erfinders Rudolf Diesel.³⁹ Dr. Eugen Diesel war begeistert und meinte, dass er noch nie ein so treffliches künstlerisches Porträt seines Vaters gesehen habe.⁴⁰ Diese Namensweihe war auch Anlass für die Einweihung des neu angelegten Sportplatzes sowie für die offizielle Übergabe der Labore für Pumpen, Verdichter und Lüfter, Wasserkraftmaschinen, stationäre Dieselmotoren, Dampfmaschinen, Dampfturbinen, Dampfzerzeugung, Kältetechnik, Elektrotechnik, Werkstoffkunde und Werkstoffprüfung.⁴¹

Bis zur Feier des 10-jährigen Bestehens der Ingenieurschule im Jahr 1961 waren 1.160 Ingenieure und Meister ausgebildet worden, davon 580 Ingenieure im Direktstudium, 300 im Fernstudium, 110 im kombinierten Studium sowie 170 Ingenieure bzw. Meister im Abendstudium. Das Personal der Ingenieurschule bestand 1961 aus 50 Dozenten und 72 Arbeitern bzw. Angestellten, darunter 49 Frauen. Ab 1971 wurden auch Ingenieur-Ökonomen ausgebildet.⁴² Die letzten Immatrikulationen erfolgten 1991.⁴³

Die Ingenieurschule für Kraft- und Arbeitsmaschinen „Rudolf Diesel“ war die erste in der DDR neu gebaute Ingenieurschule. Die 1951 erfolgte Etablierung dieser Ingenieurschule in Meißen geht mit Sicherheit auf die Initiative des mit Meißen eng verbundenen Maschinenbau-Ingenieurs und damaligen Mi-

nisters für Maschinenbau Gerhard Ziller zurück. Er hatte sich über die Ausbildung in einer Abendschule hochgearbeitet und war anschließend im Turbowerk Meißen als Ingenieur tätig gewesen. Nach Kriegsende wurde der politisch engagierte und deshalb in der NS-Zeit mehrfach inhaftierte Gerhard Ziller im Juli 1945 in Meißen als Stadtrat für Wirtschaft eingesetzt. Von 1950 bis 1953 war er schließlich Minister für Maschinenbau der DDR. Im Jahr 1957 nahm sich Gerhard Ziller das Leben, nachdem es mit Walter Ulbricht Auseinandersetzungen zur Wirtschaftspolitik in der DDR gegeben hatte.⁴⁴

Obwohl die Ingenieurausbildung in Meißen immer auf anerkannt hohem Niveau gestanden hatte, beschloss das Kabinett der Sächsischen Staatsregierung am 3. März 1992, dass die Ingenieurschule für Kraft- und Arbeitsmaschinen „Rudolf Diesel“ am 31. August 1994 den Lehrbetrieb einzustellen habe. Eine Initiative des Lehrkörpers zur Umprofilierung der Fachschule zu einer Fachhochschule war abgelehnt und stattdessen als Nachfolgeeinrichtung lediglich eine zur Berufsakademie Sachsen gehörende Staatliche Studienakademie genehmigt worden.⁴⁵ Diese wurde allerdings in Riesa eröffnet.

Die Studenten und ein nur noch kleiner Teil des Personals der in Abwicklung befindlichen Ingenieurschule für Kraft- und Arbeitsmaschinen „Rudolf Diesel“ zogen bereits im Januar/Februar 1993 in die Liegenschaft der ehemaligen Ingenieurschule für Walzwerk- und Hüttentechnik nach Riesa um.⁴⁶ Die anlässlich des Auszuges auf dem Portikus des Lehrgebäudes in Meißen gehisste schwarze Fahne wurde nur kurze Zeit geduldet. In Riesa schlossen 1994 die letzten im Jahr 1991 in Meißen immatrikulierten Studenten ihre Ingenieurausbildung ab.⁴⁷ Bereits am 25. März 1992 war die Liegenschaft der Ingenieurschule an der Herbert-Böhme-Straße 11 von der Fachhochschule der Sächsischen Verwaltung, heute Hochschule (FH) und Fortbildungszentrum Meißen, übernommen worden.⁴⁸ Diese nutzt seitdem von den Gebäuden der ehemaligen Ingenieurschule das Lehrgebäude sowie die beiden Internatsgebäude. Alle anderen Gebäude der ehemaligen Ingenieurschule wurden abgebrochen. Auch die Überreste des Freibades sind verschwunden. An die einstige Ingenieurschule für Kraft- und Arbeitsmaschinen „Rudolf Diesel“ erinnert nichts mehr, denn auch die einst in der Eingangshalle des Lehrgebäudes angebrachte Tafel mit dem Porträt von Rudolf Diesel wurde 1993 entfernt. Seitdem ist dieses Kunstwerk verschollen.

Autor

Dr. Günter Naumann
Meißen